



TITLE:

プルーストとコクトー:飛行の詩学

AUTHOR(S):

吉田, 城

---

CITATION:

吉田, 城. プルーストとコクトー:飛行の詩学. 仏文研究 1999, 30: 145-164

ISSUE DATE:

1999-09-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/137889>

RIGHT:

# ブルーストとコクトー：飛行の詩学

吉 田 城

## はじめに

20世紀の初頭は、新しい科学文明の幕開けでもあった。すでに19世紀から、エミール・ゾラ、ヴィリエ・ド・リラダンのような何人かの作家たちは、新しい機械文明に対して強い関心を示し、それを積極的に作品の中に取り入れようとしていた。この傾向は世紀末から20世紀初頭にかけて急速にひろがり、芸術家や文学者は今ではこぞってそこに靈感源を見つけるようになったのである。文学史家のオリヴィエ・ヴァルゼルはその著書のなかで、1910年代に花開いたアヴァンギャルド芸術を特徴づけるキーワードとして、「機械、速度、自動車、飛行機、無線、ジャズ、ポスター」などを挙げている<sup>1)</sup>。これに電気照明や電話、地下鉄などをつけ加えることもできるだろう。

なかでも飛行機の登場は、単に輸送手段および新兵器として有効な未来像を示しただけではなく、人間の知覚と認識を根底から揺るがす可能性を秘めた出来事であった。なるほど馬車で移動する時代はもう終わりを告げようとしていた。辻馬車の代わりにはタクシメートルが、遠距離旅行には蒸気機関車が、そして都市交通には市街電車および地下鉄が整備され、人々は日常生活において過去に例のないスピード感覚にある程度慣れはじめていたことであろう。けれども飛行機は、これらの交通手段に対し、きわめて異質のものとして出現した。ただ速度がけた違いであったばかりではない。地上を平行移動する汽車や電車では提供することのできない3次元の空間を人類に与えたのだから。この小論では、航空機が新鮮な存在であった20世紀はじめに、飛行機に対する関心や体験を作品に刻印したコクトーとブルーストについて若干の考察を試みたい<sup>2)</sup>。

## I 航空機の誕生

ギリシア神話のイカロスは、父親の名匠ダイダロスの作った翼をつけて父とともに空高く舞い上がったが、父の戒めを無視して空高く昇りすぎたために、太陽の光で翼の蠟が溶け、墜落して命を落としたという。神を恐れぬ行為が罰を受けるという教訓がこの物語に含まれていることは

事実だが、また同時に、空を飛ぶたいという太古からの人類の夢がこめられていると言えよう。実際、西洋でも東洋でも、翼をもち天を自由に飛翔する超自然的存在が大昔から描かれてきた。レオナルド・ダ・ヴィンチは鳥が飛ぶのを観察して、人間が鳥のような翼を身につけて飛ぶことのできる機械を考案しようとしたが、彼ほどの天才をもってしても、ルネサンス期の機械技術の水準では、実現されるはずもなかった。

18世紀末、フランスのモンゴルフィエ兄弟 *les frères Montgolfier*（ジョゼフ、1740-1810、エチエンヌ、1745-1799）は製紙業の知識を活かして熱気球を発明した。二人は紙質や燃焼方法に改良を重ね、1783年には750立方メートルの気球を上げることに成功した。また同年9月には国王の前で、「モンゴルフィエール」と命名された気球に羊と雄鶏とアヒルを吊り籠に載せ、空に飛び立たせた。19世紀には、写真家のフェリックス・ナダール *Félix Nadar*（1820-1910）が気球に強い関心を寄せ、1858年以降、気球の上から空中写真を撮影し、地形見取り図の作成に役立った。気球は次第に、遊動型にせよ静止（係留）型にせよ、科学的、軍事的に重要な役割を演じるようになる。人工衛星やレーダーはおろか飛行機もなかった時代、敵の軍隊の布置を正確に把握することは非常に難しかったが、戦いを有利に進めるための必須条件であった。敵軍の情報は偵察部隊や斥候によってもたらされたが、それはきわめて不十分であった。風の気まぐれに流されていく遊動気球ではなく、ある定点から観測する係留気球は、この意味で軍事偵察に多大な貢献をするようになったのである。

だが気球は任意の方向に進むことができない。とすれば、推進装置を取り付けてみたいと願うのは自然である。こうして1884年8月9日、ルナールとクレプスによって最初の飛行船が制作された。最初のうちはエンジンが重すぎたが、次第に改良が加えられた。ドイツではツェッペリン伯爵 *Ferdinand von Zeppelin*（1838-1917）が飛行船の建造に取り組んでいた。第一次世界大戦において、ツェッペリンと名づけられた飛行船がフランスに飛来して爆弾を投下することになる。

一般に飛行術の歴史において、「空気よりも軽い」気球および飛行船の開発は、「空気よりも重い」航空機の発明をかえって遅らせてしまったと言われる。イギリスの技師カーレー *Carley* が飛行機の最初のアイデアを示したと言われるが、正確な発明時期は不明である。いずれにせよフランスでは1871年に、アルフォンス・ブノーがねじったゴム紐を動力とする小型モデルをはじめて飛ばしたとされる。航空機を飛ばすに足る強力なエンジンが開発されていなかった時代、滑空する航空機の原理が注目を集めた。ドイツのリリエントール *Lilienthal* は2000回を超えるグライダーの飛行実験をおこなったが、それで96年に命を落とした。

エンジンを積んだ飛行機で最初の飛行をおこなったのは、フランスの技師クレマン・アデル *Clément Ader*（1841-1925）である。最初の飛行実験は1890年10月、アルマンヴィリエにおいて、蒸気機関を積んだ「エオール」号に搭乗しておこなわれた。このとき機体は地上を離れて約50メートルほど飛んだ。アデルは改良を重ねるが、あまり話題にならず、晩年は忘れられて、故郷に隠棲した。「飛行の父」と呼ばれるアデルに注目したのは、詩人のアポリネールである。1910年に彼が書いた「飛行機」*L'Avion* という詩がある。

Français, qu'avez-vous fait d'Ader l'aérien?  
 Il lui restait un mot, il n'en reste plus rien.  
 Quand il eut assemblé les membres de l'ascèse  
 Comme ils étaient sans nom dans la langue française  
 Ader devint poète et nomma l'avion.  
 [...]  
 Cette douce parole eût enchanté Villon,  
 Les poètes prochains la mettront dans leurs rimes<sup>3)</sup>.

フランス語の avion（飛行機）という単語は、アデルがラテン語の avis（鳥）という言葉から作ったものであるが、アデル自身が世間の関心を引かなかったように、この言葉も一時は忘れ去られてしまったようである。アポリネールがこの詩のなかで歌っているように、「文法家」が aéroplane という単語を作り出した<sup>4)</sup>とき、人々はこちらの方を採用したからである。だが詩人にとってこの単語は「まるでドイツ語のように長く」、母音衝突（イアチュス）のせいで耳障りであるばかりか、「ろば」（âne）という音節を含んでいる（「ろば」は「間抜けな、鈍重な」の意味をもつ）。反対に、「アヴィヨン」という短い単語こそ、そよ風の音、空を飛ぶ鳥のイメージを映す好ましい言葉だと彼は言う。その五つの文字は、魔法のように空を切りひらく力をもっている、とされる。アポリネールの願いが通じたのかどうか、1914年頃、戦闘用の飛行機を指すために「アエロプレーヌ」に代わって「アヴィヨン」が使われるようになって以来、飛行機を示す言葉としてはこちらが一般的になって現在に至っている。

アメリカではライト兄弟 Wilbur and Orville Wright がグライダーにエンジンを搭載して、1903年12月17日、離陸に成功した。少し遅れてフランスでは、サントス＝デュモン Santos-Dumont が1906年11月に、またシャルル・ヴォワザン Charles Voisin が1907年3月にバガテル Bagatelle においてエンジン飛行をおこなった。1908年10月、アンリ・ファルマン Henri Farman がはじめての都市間飛行（シャロンからランスまで）に成功した。同年9月、オーヴィル・ライトがはじめて1時間を超える飛行をフォート・マイヤーズで記録、フランスのルイ・ブレリオ Louis Blériot がカレーからドーバーまで、英仏海峡横断をおこなった。1909年にはパリのグラン・パレで最初の国際航空博覧会が催されるなど、このころの航空機の競争にはめざましいものがあった。

## II コクトーの初期活動・ギャロスとの交友

ジャン・コクトー Jean Cocteau (1889-1963)の公式の処女詩集『喜望峰』（1919）の中心的な主題は飛行機による空の冒険と飛行士ロラン・ギャロスの思い出である。コクトーは、それまではほとんど文学に取り上げられることのなかったこの主題を時代に先駆けて作品の主軸としたのであ

る。つねに新奇なもの、科学の驚異に敏感であった詩人らしい着想であった。後述するように、ほぼ同時期にマルセル・ブルーストは飛行機に関してさまざまな記述をしている。この二人の作品を重ね合わせることで、「空を飛ぶ」イメージの文学的成立を見定めることができるだろう。

最初に当時のコクトーの活動について、ざっと思い起こしておくことにしよう。バカロレア試験に3度失敗して大学進学をあきらめたコクトーは、1909年、詩集『アラディンのランプ』で文壇にデビューする。このあと『軽薄な貴公子』(1910)、『ソフォクレスの踊り』(1912)と順調に詩集を刊行するが、それはアルフォンス・ドーデ未亡人のサロンなど限られた場所でのデビューであった。これらの詩集はアンナ・ド・ノアイユ夫人をはじめ古今の詩に多くを負っており、アンリ・ゲオンが『新フランス評論』で皮肉ったように、独創性に欠けると評された。のちにコクトーは、これら3冊の本を自分の著書目録から永久に削除することになる。また一方彼は1909年以来、ディアギレフの率いるロシア・バレエに関心を寄せ、バレエ団の依頼によりニジンスキーらの演じる『薔薇の精』のポスターを制作した。1913年、テアトル・デ・シャンゼリゼで演じられた『春の祭典』初演には強い感銘を受け、これ以降、ストラヴィンスキーとの交友も始まった。また1913年から14年にかけて、奇妙なデッサンを付した『ポトマック』*Le Potomak*を執筆している。

1914年、戦争が勃発すると、兵役不適格とされたコクトーは、それでもポワレにデザインさせた軍服を着用し、ミシア・セルト夫人の組織した傷病兵輸送の衛生班に参加して、東部戦線とパリのあいだを往復した。1915年秋ミシアの輸送隊が解散したあとはエチエンヌ・ド・ボーモンの組織した同種の輸送部隊に参加して北部戦線におもむく。この間の様子は『山師トマ』(1923)にいきいきと描かれているとおりである。

コクトーは正規軍人ではなかったので、比較的自由に時間を使うことができた。パリではキュビズムが全盛期を迎えており、戦争中にもかかわらず芸術活動は活発におこなわれていた。こうして彼はピカソ、マックス・ジャコブ、アポリネール、エリック・サティらと知り合う。そして前線にいるときも、詩作を続け、それが『喜望峰』や『永眠序説』*Discours du grand sommeil*として結実することになる。つまり1910年代の初期コクトーの活動は、すでに舞台芸術、詩、散文、デッサンなど、多岐の分野にわたっていた。また、ポール・テヴナス Paul Thévenaz やジャン・ル・ロワ Jean Le Roy といった青年を相手に、同性愛の性向をみずから確認した時期でもあった。

この時代のフランスを代表する飛行家ロラン・ギャロス Roland Garros (1888-1918)は都市間飛行によって早くから名声を博していたが、1913年9月23日にはじめて地中海横断飛行を敢行したことにより(サン＝ラファエルとチュニジアの港町ビゼルトのあいだ)、一躍スターダムに躍り出た。コクトーはギャロスと1914年秋頃知り合い、おそらく同年12月に彼の操縦する飛行機に同乗して、試験飛行を体験した。戦争が始まるとギャロスは飛行士として参戦し、一度捕虜になるが、逃亡に成功する。のちドイツ軍飛行隊との空中戦で若くして命を落とした。ギャロスはまたプロペラ越しに銃撃をおこなう新技術の考案者としても名を残しているが、コクトーによればそれは彼がコクトーの家にいるときに思いついたのだという<sup>5)</sup>。

ここで注意したいのは、この時期の飛行機が明確に軍事目的で製造されており、飛行士もかつてのような科学のパイオニアというよりは、「撃墜王」Asをめざす有能な軍人に変質していたことである。だからコクトーの詩集を読むときも、それを念頭に置く必要がある。ところで当時の軍隊における飛行機の地位を知るうえで、参考になる論考があるので紹介したい。著者はポール・ルナールという司令官で、『両世界評論』第59巻（1910年）に掲載された「フランス航空術の危機」と題されたものである。著者は係留気球と飛行船の開発の歴史を略述したあと、とりわけドイツにおける飛行船隊の充実ぶりに対して警戒を促している。それによれば、長いあいだヨーロッパにおける航空術はフランスの覇権のもとにあったが、フランスがのんびりしているあいだにドイツは特にツェッペリン型飛行船を大量に建造し、周辺国への脅威となっているという。著者は、近い将来にかつての海戦と同じように空中戦がおこなわれるとなると予言し、その勝敗を決めるポイントは「航続距離」と「速度」であると指摘する。そして現在のところは飛行船を——それもドイツのような金属で覆われた硬質タイプでなく、フランス式の軽快な軟質タイプを——増産するにしても、将来的にはなるべく早く飛行機に切り替えるべきだ、と提言する。飛行船よりもスピードがはるかに勝る飛行機の方が空中戦においては有利だからである。それも連続600キロメートルの航続距離をもち、パイロットと監視要員のコンビに交代要員を加えた計4名が搭乗できるような、そして対空砲火の届きにくい高度1500メートルを維持できるような航空機が必要だ、と結論づけている。

事実ルナール司令官の心配は杞憂でなかった。大戦勃発後、ドイツはツェッペリン型飛行船を繰り出してバリを何度も爆撃するからである。制空権が戦場を支配することが分かってくるのは、この大戦の大きな教訓であった。1914年にフランスには飛行機が162機しかなかったが（ドイツには232機、オーストリア＝ハンガリーには56機、イギリスに84機、ロシアに190機）、1918年の段階で総数はなんと11836機に達していた<sup>6)</sup>。

### Ⅲ 詩集『喜望峰』

詩集『喜望峰』*Le Cap de Bonne-Espérance*は1916年から1919年にかけて書きつがれた詩編を集めたもので、1919年に刊行された。献辞に「ドイツで捕虜となったロラン・ギャロスにささぐ」とあるように、ほとんど全編がロラン・ギャロス、そしてギャロスとの飛行体験から生まれた作品である。最大の特徴は、コクトーがそれまでの伝統的詩法や象徴主義的作風を捨て去り、当時隆盛をきわめていたキュビスム文学（サンドラール、ルヴェルディ、ジャコブ）の影響のもと、きわめて斬新な文体を採用したことである。彼は印刷の組み方を工夫して、あたかも語句の断片を空中にまき散らしたように配置し、多くの空間を導入したばかりか、切れ切れの単語をしばしば論理的結合を無視して並べるという、ある意味ではシュルレアリスムに通じる作詩法を編み出した。ここに大気を縦横に駆け抜ける飛行機のスピード感が表出されていると言えよう。

献辞に続く詩編にはギャロスとの飛行体験が直接反映されている（便宜上原文では、改行をス

ラッシュで、詩節を区切る大きな空白を2重スラッシュで示す)。

Garros nos vols / Je croyais que nous tombions / et c'était sa signature [...] mais  
va / je connaissais ta poigne / pilote / familier du cambouis // et sur nos silences de  
scaphandriers // à l'envers // la ville morte // Accroche-toi bien Garros / accroche-toi  
bien à mon épaule // Dante et Virgile / au bord du gouffre<sup>7)</sup>

「ギャロス ぼくたちの飛行 落ちていくのかと思ったら それは君の署名だった  
[……] それいけ 君の腕前はわかっていた 操縦士よ 潤滑油の友よ そしてぼくた  
ち潜水夫の沈黙の上 裏返しに 死んだ都市 しっかりつかまれギャロス ぼくの肩に  
しっかりつかまれ 深い淵をのぞきこむ ダンテとウェルギリウス」

アクロバット飛行の息をのむようなスピード感は、12音綴句や長い詩句によっては表現できない。単語と単語が空白をおいてつぶてのように飛び交う、このようなスタイルによってのみ可能である。ここでギャロスとコクトーは文字どおり一体となって空を飛んでいく。これ以降のコクトー作品にもダンテとウェルギリウスのイメージはたびたび表れるが、死とすれすれの世界を探検する詩人コクトーは、「ぼくの肩につかまれ」と叫ぶことでまさにギャロスと立場を逆転させている。というのは、次に続く詩句のなかで、実はこの飛行がとりもなおさず詩の制作の比喩であることが明かされるからだ。

Je t'emporte à mon tour / aviateur de l'encre / moi // et voici mes loopings / et mes  
records d'altitude / Ne m'interroge plus c'est inutile / car sourd / dans mon vent mon  
moteur et mon masque / je te choisis / exprès / prisonnier des hommes<sup>8)</sup>

「今度はぼくが君を連れていこう インクの飛行士である このぼくが ほらこれがぼ  
くの宙返り そしてぼくの最高高度記録 もう質問はよしてくれ 風とエンジンと風防  
マスクで 耳は聞こえず あえて ぼくは君を選ぶ とらわれの身である君を」

大空を自由に疾駆していたギャロスは、今や虜囚となっている。コクトーはそんな友人をペンの力で救出し、詩という冒険飛行に乗り出そうとする。

『喜望峰』は「ある詩学のスケッチ」と副題をつけた「前書き」に続いて、比較的長い8つの詩編から構成されている。それらは「逃亡の試み」(副題「大地から逃げ出そうとする不器用さ」)、「不吉な農事詩」(副題「人類への回帰」)、「舗装工の歌」(副題「大地への回帰」)、「パイプオルガン」(副題「そこで詩人は飛行機の音を聞き、精神的な機械と操縦士のことを思う」)、「格納庫」(副題「飛行機が建造されているビヤンクールの格納庫」)、「ロラン・ギャロス」(副題「大地から少し離れた男」)、「死への招待」(副題「ギャロスといっしょの最初の飛行。大地の呼び声」)、「放蕩息子の寓話」(副題「ギャロスの有名な飛行そして大地への帰還」)である。副題を一覧して分かるように、一貫した主題は人間を大地につなぎ止めている重力と、そこから脱出して空へと舞

い上がる行為の拮抗状況である。単語や文章の断片をページに飛散させたような（すでにマラルメの『賽子の一擲』は出版されていたし、アポリネールの『カリグラム』はほぼ同時期の作品である）実験的手法はこの時期のコクトーの詩に特徴的なものである。のちにはラディゲの影響もあって、彼の内部で一種の古典回帰がおこなわれるからである。

この詩集には詩作行為についての言及も含まれている。

Je ne prémédite aucune architecture // Simplement / sourd / comme toi Beethoven  
// aveugle / comme toi / Homère / vieillard innombrable // né partout / j'élabore / dans  
les prairies du silence / intérieur // et l'œuvre de la mission / et le poème de l'œuvre / et  
la strophe du poème / et le groupe de la strophe / et les mots du groupe / et la moindre  
/ boucle des lettres<sup>9)</sup>

「ぼくはどんな建築物もあらかじめ考えることはない ただ ベートーヴェン、君のように 耳が聞こえず 年老いた数知れぬ ホメロス 君のように 目が見えず いたるところで生まれて ぼくは入念に作る 内なる 沈黙の平原で 使命の作品を 作品の詩編を 詩のストロフを ストロフの集まりを 集まりの単語を 単語の文字を そして文字のどんな小さな渦巻きも」

ここでコクトーは、意識的な知的構築物としてではなく、内的な靈感にしたがって詩を作ることを宣言している。また詩人はすなわち綱渡りの芸人 *danseur de corde* であって、右左に揺れながら向こう側へと歩いていく、という<sup>10)</sup>。それは死の危険と隣り合わせの、張りつめた緊張感に満ちた行為なのだ。

また頻繁に表れるのがヴァスコ・ダ・ガマやコロンブスの出航のイメージである。

un matin Colomb / lève l'ancre // Hardi hardi jeune équipage / nous découvrirons  
l'Amérique [...] / Un désir inconnu pavoise les frégates // La mer berce un ciel  
nouveau-né<sup>11)</sup>

「ある朝コロンブスは 錨を上げる 大胆不敵な若い船乗りたち ぼくらはアメリカ大陸を発見するぞ [……] 未知の欲望がフリゲート艦を旗で飾る 海が生まれたばかりの空を揺らす」

飛行機による大空の開拓と帆船による新大陸の発見がアナロジーで結ばれる。新しい時代を開く精神は、まず大地＝旧世界からの脱出を敢行しなければならない。

一方コクトーは、見聞した戦争体験を刻み込むことも忘れてはいない。この詩集に含まれる少なからぬ詩編が（コクトーの言葉を信じるなら）戦地・前線において作られたのである。

Moi Jean / J'ai vu Reims détruite / et de loin elle fumait / comme une torche /



Haut haut les séraphins crachent la mélinite / Ciel de Septembre / Les avions règlent le tir // La cathédrale / un golgotha de guipure / îlot fumeux je regarde / son visage vitriolé<sup>12)</sup>

「はく、ジャンは破壊されたランスを見た 遠くから町は煙を上げていた 松明のように 熾天使セラフアンが高い高いところで黒ざくろ石を吐き出す 九月の空 飛行機が照準を合わせる カテドラルは 模様レースのゴルゴタの丘 くすぶる小島 はくは 硫酸をかけられたその顔を見つめる」

これはミシア夫人について東部戦線を訪れたときの思い出である。ブルーストは1919年はじめ、コクトーから『喜望峰』を献呈されたとき、礼状にこう書いている。「親愛なるジャン、私が君から比喩の一つ盗んだなどと思わないでほしいのです。『喜望峰』を読む2年前、ブランシュのための序文のなかで、私はドイツ軍がランスを攻略しあぐねて硫酸をかけたと書いたのです。[……] 残念ながらこれだけが私たちの遭遇点です [……]」ブルーストはこれに続けて、この詩集にイメージの反復が見られることをやや批判的に評している。「まったく別の次元のことですが、『戦争と平和』のような本においては〈長々と述べる〉ことができます [……] けれども非常に格調が高いとは言え、これほど短い本においては、イメージの反復はあまり適切ではないでしょう。[……] でも結局これは私の間違いで、この大空の水圏学的地図には多様性があるのです。一つの考えに取り出すべきいろいろなものがあれば、それを言い尽くすべきです。だからあなたが正しいのです<sup>13)</sup>。」

『喜望峰』後半部ではギャロスを中心に据え、主要モチーフと言うべき飛行の詩学を展開している。「死への招待」のなかにはギャロスから来た書簡（本物かどうか不明だが）さえ挟み込まれている。

Mon cher Jean / J'ai tué un Taube. Quel cauchmar! Je n'oublierai jamais leur chute. Ils ont pris feu à mille mètres. J'ai vu leurs corps saignants, terribles. Une balle m'a traversé le longeron d'une aile...<sup>14)</sup>

「親愛なるジャン、はくはタウベを一機撃墜した。何という悪夢！ 彼らの墜落をけっして忘れないだろう。彼らは高度千メートルで火を噴いた。彼らの血まみれの、恐ろしい体を見たんだ。弾丸が一つ、はくの翼の縦通材を貫いた……」

この詩においてギャロスの飛行機に搭乗したコクトーは、繰り広げられる速度のスペクタクル (La course inverse d'un oiseau / te fait constater ta vitesse 「鳥の逆向きの飛翔が/君に速度を確認させる<sup>15)</sup>」) に幻惑されて、切れ切れの言葉で詩編「死への招待」のなかにこんな印象を記す。

Péril de chute // La brèche / de nausée // à gauche // tente l'épaule // hâlé / humé / mon corps interne se pelotonne / autour du cœur // Pente infinie / Vallonnements Houle

on recule<sup>16)</sup>

「墜落の危険 吐き気の裂け目が 左側で 肩をさそう 日焼けして 吸い込まれた  
内なるはくの体が丸くなる 心臓の周りに 無限の傾斜面 連綿と続く起伏 荒波  
後戻り」

飛行しているとプロペラめがけて雲が押し寄せてくるが、その光景はパンくずの周りに魚が押し寄せる様子、または降霊術のテーブルの周りに亡霊が引き寄せられる様子にたとえられている。飛行機の急降下は死を思わせる (Chute // une ébauche d'agonie / aussitôt / la chute inverse / fauche mollement / l'estomac 「急降下 瀕死の下書き すぐに 反対向きの降下が 胃袋を 柔らかに切断する<sup>17)</sup>」)。

上空から見た都市の風景はこんなぐあいだ。「ギャロス、君は熊のような手で その時 何かを指し示す そしてはくは淵をのぞき込む すると大地に広がるパリを見た そしてもっと小さなはくの町 それなりの大きさだ 人影もない<sup>18)</sup>」。飛行機の魅力にとりつかれた詩人は、先ほどの恐怖感はどこへやら、空中にとどまりたいと願う。そして飛行が終わりに近づくと、「また降りて行かねばならないのか、創世記の神話的災厄が残る場所へ」と溜息をつく。着陸してからも彼はまだ地上2000メートルの高みにいるような気持ちだ。視覚の混乱が持続し、野原のヒースを見て深い森と取り違えたりする。

『喜望峰』の掉尾を飾るのは長詩「放蕩息子の寓話」である。この詩は地中海横断に成功したギャロスをたたえている。詩は海辺の風景から始まり、海軍将校たちが心配そうに見守るなか、ギャロスは離陸の態勢に入る。「操縦士は 耳の上に革をかぶせ 手袋をはめる 平静で 自信に満ちて 新しい部品をつけたモラーヌ号 彼は点検する 機首には裂けやすい 赤いプロペラ後ろには尾翼 [……]」飛行機は地中海の上をまっすぐ南に飛び続ける。「イスラムの大法官と満州の魔術師の冒険だ 貴公子は 磁石と いろいろな魔法の付属品を調べる 革と 毛皮と ガラスと コルクと アルミニウムと ゴムでできた ターバンの下で 蛸と 海綿の宮殿の星座をちりばめた屋根 [……] 翼の影が 海を覆う けれども落下する プロペラが 回転して エンジンをまた元気づける 崇高な運命を警戒して」

そしてついにギャロスは1913年9月23日（この記念すべき日付が書き込まれている）、地中海横断に成功してチュニスの空港に到着する。この若き「鉛の天使」あるいは「放蕩息子」の凱旋は、フランス人とアラブ人たちの喝采を浴びる。

#### IV 飛行機と「新精神」

ロベール・ゴファンは、コクトーの詩の軌跡をたどりながら、『喜望峰』が「想像力と感覚が活字の配置と一致した一つの叙事詩である」という。彼によればコクトーは「押韻と12音綴句によって移動することをやめ、省略 ellipse と対照 rapprochement と濫喩 catachrèse によって飛翔

する」のである<sup>19)</sup>。「空の洗礼」(ゴファン)を受けた詩人は、地上を進む自動車のような平行移動ではなく、道のない無限の空間を上下左右気ままに疾走する飛行機の魅力にとりつかれたのだ。あの特徴的な活字配置は、その奔放な動きを表している。コクトーはつねに日常的現実や地上の生活から離れた、異界または夢の世界に強い関心を示した。それは『喜望峰』に先だって書かれた奇怪な物語『ポトマック』にもすでに現れている主題である<sup>20)</sup>。これを書くためにコクトーは耳に蠟の栓をして、砂糖を一箱食べて幻覚を見たという(『ポトマック』はわれわれのあらゆる不快感を表現している<sup>21)</sup>)。ある意味で飛行体験は、この幻覚体験に代わって非日常的な知覚を提供してくれたのだと言える。

これ以降飛行機の主題はコクトーの詩にも散文にもきわだった形では姿を見せない。だがそれはピカソやディアギレフと共同で制作した前衛的スペクタクル『パレード』*Parade* (1917) 草案における飛行機の爆音や、天使ウルトピーズといった暗示的なイメージに引き継がれていく。だからコクトーがのちに阿片中毒になったのも、ラディゲを初め愛する者たちの逝去に起因する苦痛を和らげるという目的もあったであろうが、見方を変えれば滑空体験に似た感覚を再現するという積極的な意図もあったように思える。コクトーは『阿片』の中で次のように書いている。

Tout est une question de vitesse. (Vitesse immobile. La vitesse en soi. OPIUM : la vitesse en soie.) Après les plantes, dont la vitesse différente de la nôtre ne nous montre que de l'immobilité relative, et la vitesse des métaux qui nous montre encore plus d'immobilité relative, commencent des règnes trop lents ou trop rapides pour que nous puissions même les apercevoir, être aperçus d'eux. (Le Cap, l'ange, le ventilateur.)<sup>22)</sup>

「すべてはスピードの問題だ。(不動のスピード。それ自体としてのスピード。阿片はすなわち絹でできたスピードだ。) ぼくらとは異なるスピードをもち、ぼくらにとって、単に相対的不動性をしか示さない植物と、それ以上の相対的不動性を示す鉱物との次に始まるのは、あまりにスピードが速いため、またのろいため、ぼくらの目にもとまらなければ、またぼくらが彼らの目にもとまらないさまざまな世界である(喜望峰、天使、扇風機)。」

新しい科学技術が開発されると、人間の知覚はそれに深い影響をこうむることがある。蒸気機関車の考案、自動車の登場、ダゲールとニエプスによる写真の発明、マイブリッジによる連続写真の発明などはその典型的な例である。人間が空を飛ぶという古代からの夢をはじめて実現した飛行機の場合、人々を惹きつけるのはその利便性やオブジェとしての美しさにもまして、常識を破った速度、鳥のように俯瞰するまなざし、地上に束縛する重力から解放された浮遊感、といった斬新な知覚と感覚であり、これは人間の認識の根幹に関わる事件であった。1917年11月、アポリネールはヴィユー・コロンビエ座でおこなった講演<sup>23)</sup>のなかで、「日のもとに新しいものは何もし」という俗諺が正しくないことを強調する。「しかし、本当に太陽の下に新しいものがな

いのだろうか。考えてみるべきだ。どうだろう、私の頭がレントゲンにかけられた。私は生きながら自分の頭蓋骨を見た。これでも新しいものがないなどと言えるのか。とんでもない。[……] 空には奇妙に人間じみた鳥がたくさん飛んでいる。人間の娘なのに母をもたない機械は、情熱も感情もない一つの生を生きているが、これでも新しくないと言えるだろうか。[……] 飛行機が空いっぱい飛んでいなかった時代、イカロスの神話は仮想の真実でしかなかった。今日ではそれはもう神話ではない。[……] さらに言うなら、神話のほとんどが現実のものになりそれを超えてしまった今、新しい神話を想像で創り出すのは詩人の任務であり、それを発明家たちが現実にしていくのだ<sup>24)</sup>。」

アポリネール自身、飛行機を自分の詩のなかで歌ったことは前に見たとおりである。『アルコール』(1913)の冒頭の長詩「地帯」には、「飛行家たちより上手く空に昇るキリスト 彼は高度の世界記録保持者だ」という詩句が見られ、ギリシア神話や旧約聖書の人物が飛行機の周りに浮遊する不思議な光景が展開する。また戦争体験を直接反映している『カリグラム』(1918)にも、何度か飛行機が歌われている。「ある日バリの上空で 飛行機が二機戦っていた 一機は赤で一機は黒だ 天頂では永遠の太陽飛行機が 燃えさかっていた」(「丘」より)。「想像を超えた高みでは 鷲が舞うより高く人間が闘う 人と人とが闘って 突如として流れ星のように落下する」(「小さな自動車」より)。「平原は無限に続き塹壕は白い 飛行機は蜜蜂のようにぶんぶんなる爆弾の破裂が一瞬咲く ばらの花の上で」(「イタリアにて」より)。飛行機に乗って空中を飛翔する感覚と、地上から飛行機を見上げる視線と。前者は『喜望峰』のような実験的作品を生みだし、後者はアポリネール、そしてブルーストにおいて結実を見た。

## V ブルーストとコクトー

まず1910年代のコクトーとブルーストの関係について、一瞥しておこう。コクトーはブルーストより18歳年下であり、コンドルセ校の後輩であった。二人には共通点も多い。比較的裕福な家庭に生まれたこと(もっともコクトーの父親は彼が8歳のときに自殺した)、若いときから社交界に出入りしたこと。彼らが知り合ったのはおそらく1910年春、エミール・ストロース夫妻の家のことであった。その関係もあり、彼らにはリュシアン・ドーデ、ジャック＝エミール・ブランシュなど共通の友人もいた。コクトーは弱冠20歳ながら、新進の詩人として注目されていた。一方ブルーストは社交界から次第に遠ざかって自分の作品に没頭し始めていた時期である。1910年の末にブルーストがコクトーに書き送った手紙は、年下の友人の才能を評価しつつも、その浮ついた生活ぶりをやんわりと批判している<sup>25)</sup>。コクトーが第3詩集『ソフォクレスの踊り』を出版したときブルーストは、一応賛辞は呈したものの、言葉遣いがノアイユ夫人の作品に似すぎていると指摘している<sup>27)</sup>。

またコクトーの方ではブルーストの作品にはじめから関心を示し、『スワン家の方へ』出版に際してファスケルにかけ合ったり、またのちには『新フランス評論』の人々にブルーストの価値

を分からせようと骨を折ったりする。そして『スワン家の方へ』が刊行されたときには、高級雑誌『エクセルシオール』（1913年11月23日）に好意的な書評を寄せた<sup>27)</sup>。ブルーストがコクトーの新しい試みに接したのは、1917年シャトレ座で上演されたバレエ『パレード』を見たときのことだった（5月下旬）。『パレード』は未来派およびキュビズム運動と呼応したきわめて野心的な作品であった。コクトーがディアギレフと相談して脚本を書き、レオニード・マシーヌが振付をおこない、エリック・サティが音楽を担当したが、とりわけ舞台装飾とコスチュームを手がけたパブロ・ピカソの果たした役割が大きかった<sup>28)</sup>。客寄せ芝居を中国人の手品師や奇怪な衣装をつけたマネージャーが踊るという斬新な舞台は、5月18日の初演から怒号の渦を巻き起こした。ブルーストは初演直後ただちにコクトーにこう書き送った。「君のバレエが呼び起こしたあのすごい反響について、私がどんなに喜んでいるか十分にお伝えできません。〈成功〉について語るのは、君や君の協力者たちに似つかわしくないでしょう。でもどんなに説明不能のように見えても、成功、それも立派な成功が存在しています。この場合のようにそれが一つの予見、未来から発した恵み深いアウラでしかないとしても<sup>29)</sup>。」ところが実際に舞台を観たあとで書いた手紙においては、賛辞らしき言葉は見当たらず、体調が悪いために感想が書けない、と弁解しつつ、ただ曲芸師の衣装が「たえまなくくしゃみと憂愁<sup>スプリー</sup>」を引き起こした<sup>30)</sup>、と書いている。この文面から察する限り、やはりブルーストもただ驚いて、どう評価したらよいのか迷ったようである。ブルヴァール演劇やメーテルランクの演劇に慣れていたブルーストでも、『パレード』にはついていけなかったのかも知れない。

コクトーが『喜望峰』『雄鶏とアルルカン』（1919）を出版したときも、ブルーストは彼に丁重な読後感想を書き送った。「私たちはなんと時代の芸術についていつも同じ考え方をしてきたことでしょう<sup>31)</sup>」と共感を示している。いっぽうコクトーの方はブルーストに対して敬意に満ちた態度をとり続けた。晩年のブルーストは病気のせいでめったに外出することもなかったが、それでも1920年頃には、当時流行の先端を走っていたキャバレー『屋根の上の牡牛』——コクトーが制作し、フラテリーニ兄弟によってコメディ・デ・シャンゼリゼで上演された道化芝居からその名を取ってボワシー・ダングラ通りに開店した——に、姿を見せることもあった。1922年に亡くなったブルーストは、コクトーとラディゲの恋愛の顛末や、映画界に進出したコクトーの転身・活躍ぶりを知ることはなかった。

## VI ブルーストと飛行機

コクトーが実際に飛行機に乗り、その体験を作品のなかに生かしたのに対し、ブルーストは生涯一度も飛行機に乗ることはなかった。だがそれは単に機会がなかったからであり、またとりわけ健康上の理由によるものであった。汽車でたびたびノルマンディーなど各地に出かけ、おかえの自動車運転手をときどき雇っていたブルーストは、機械技術の進歩がもたらした新しい乗り物に関心を持っていたから、事情が許せば飛行機搭乗も辞さなかったであろう。かつてロジェ・

ケンブは『失われた時を求めて』のなかで当初は物珍しかった電話、自動車、エレベーターなどが小説の進展とともに新鮮さの魅力を失っていったが、飛行機だけは最後までインパクトをもち続けたと述べたことがある<sup>32)</sup>。

ここでは『失われた時を求めて』に表れたいくつかの飛行機のイメージについて、次の三つの視点から考察してみる。それは古代・中世を現代と結ぶ天使＝飛行機のイメージ（絵画的次元）、失われた自由を象徴する飛行機のイメージ（心理的次元）、そして戦争中パリの上空を飛ぶ軍機のイメージ（社会的・美学的次元）である。

## 1 天使と飛行機 ——絵画的次元

『消え去ったアルベルチヌ』のなかで、愛人に去られた主人公は、苦しみながらも次第に忘却というやすらぎのなかに身を沈めていく。ヴェネツィアに滞在中、かねてから見たいと望んでいたパドヴァのアレーナ礼拝堂に行き、ジョットの壁画を目にする。そこには、多くの宗教画に見られる天使のモチーフが描きこまれていた。「青く塗られた石壁に転写されたこの空には天使が飛んでいたが、それははじめて目にするものだった。なぜならスワン氏は『美徳と悪徳』の複製を私にくれたのであって、聖母とキリストの物語を追って描いたフレスコ画の複製ではなかったからだ。[……] これほどの天上的な熱情、少なくとも子供らしい知恵と熱意を持って小さな手を合わせているこれらの天使たちは、かつて本当に存在したある特別な種類の鳥、聖書と福音書の時代の博物誌に出てきたに違いない鳥のように、アレーナ礼拝堂に描かれていた。それらは聖人たちがそぞろ歩きするときに必ずその前を飛び回る小さな生き物である。その内のいくつかはつねに聖人の頭上に放たれている。そしてそれが現実の、実際に飛ぶ動物であるから、舞い上がり、カーブを描き、いともやすやすと宙返りをし、重力の法則に反する姿勢に彼らを保たせる翼の力でまっ逆さまに地上へと急降下していく様子が見られるのだ。そして彼らは、ルネサンスとそれに続く時代の芸術に表れた天使と言うよりは、消え去ったある種の鳥類か、滑空の訓練をするギャロスの若い生徒たちをはるかに思わせるのだった<sup>33)</sup>。」

聖人につき従うように空を飛ぶ天使たちに関する記述は、もともと1898-99年ごろ執筆されたギュスターヴ・モローをめぐる覚書のなかに発するものである。ブルーストはこのイメージを最初「コンブレ」において料理女をジョットの寓意画「慈悲」にたとえる場面<sup>34)</sup>に導入していた。初稿（カイエ8）において飛行家ギャロスの名前はなく、改稿（カイエ10、1909年）においてはじめて「ライト兄弟」の名前が出てくる<sup>35)</sup>。ライト兄弟は1908年にフランスを訪れて話題をまいたばかりであった。その後推敲中にスクロヴェニ礼拝堂の挿話は「コンブレ」からはずされて『消え去ったアルベルチヌ』のヴェネツィア滞在中の物語へと送られた。その清書原稿（カイエXIV）の段階でライト兄弟の名前は消され、ギャロスの名前に改変される。これは、清書原稿を作った1916-1917年頃、すでにフランスの代表的飛行家として名声を獲得していたギャロスがドイツ軍の捕虜となり、コクトーの『喜望峰』でうたわれるなど、ブルーストの強い関心領域に入ってきたからであろう。

ジョットの壁画を即物的に、また現代風に読み換えるという作業は、一見したところ、「慈悲」

の寓意画を卑近な日常的情景として読み換えたユーモラスな類推作業の延長線上にあるようだ。けれども、ブルーストはそれもまた絵画の積極的な読み方の一つであることを示そうとしたのであろう。

## 2 飛行機とアルベルチヌ ——心理的次元

第二のモチーフは、現実の飛行機と主人公の遭遇である。二回目のバルベック滞在のあいだ、主人公は次第にアルベルチヌと過ごす毎日に疲れてくる。「脱走願望」を覚えたある日、彼は一人で馬に乗りヴェルデュラン家に出かける。森を通っていくと、起伏の多い場所に出る。まるでエルスチールの描く神話画に出てくるような風景だ。

「突然、私の馬が後ろ脚で立ちあがった。奇妙な音を耳にしたのだ。私は馬に言うことを聞かせ、振り落とされないようにするのが精いっぱいだった。それから私は目に涙をためてその物音がやってくるように見えた一点を見上げた。そして私は頭上50メートルのところに、太陽の光を浴びて、輝く二枚の鋼の翼にはさまれて運ばれていく、はっきりと見分けられない顔の生き物を見た。それは人間の顔に似ているように見えた。私ははじめて半神を目にしたギリシア人と同じくらい感動した。私はまた泣いてもいた。なぜなら私はこの音が頭の上からやってくることを知ったとき、これからはじめて目にするものが飛行機であると考えて——飛行機はまだこの時期には珍しかった——涙を流す準備ができていたからだ。それで、新聞のなかに感動する言葉が表れるのを感じるののように、涙にかきくれるためにひたすら飛行機を見る瞬間を待っていたのだ。けれども飛行士は取るべきコースに迷っているようだった。私は彼の前に——もし習慣が私を囚われ人にしなかったなら私の前にも——空間と人生のあらゆる道が開けているのを感じた。彼は遠くへと進み、しばらく海の上を滑空したのち、急に決心して、重力とは反対の引力に引かれるままになったかのように見え、まるで祖国に帰っていくように、金色の翼を軽く揺すってまっすぐ空へと昇っていった<sup>36)</sup>。」

飛行機との最初の出会いを記したこの一節は、体験の写実的な記録と言うにはほど遠い。馬に乗った主人公が異界に足を踏み入れ、超自然的な存在と接触するという設定は、明らかにギュスターヴ・モローの絵画作品（ケンタウロスと青年、天使と詩人）を下敷きになっているが、さらにギリシア神話および聖書にイメージを借りてきている。二枚の翼にはさまれた人間の顔は、位階の上位に位置する天使の伝統的図像を指し示している。また執拗に反復される「涙」のモチーフは、単にはじめて飛行機を見た感動でわき出たものばかりではない。進むべきコースに迷う飛行士の姿に主人公自身の姿が投影されていることに分かるように、習慣に拘束されて失われた人生の可能性に対して、愛惜の念に駆られているのである。飛行機はいわばここで「絶対の自由」の象徴となっている。

『囚われの女』において飛行機との接触はいっそう現実的次元で展開する。「あらゆるスポー

ツの好きな」アルベルチヌが飛行機に関心をもち、そのせいで主人公はいっしょに飛行場へ何度も足を運ぶようになるからだ。パリの近くにはいくつか飛行場が建設された時代である。そこで彼らは飛行機が離着陸する様子を眺めるのだ。

A tout moment, parmi le repos des appareils inertes et comme à l'ancre, nous en voyions un péniblement tiré par plusieurs mécaniciens [...] Puis le moteur était mis en marche, l'appareil courait, prenait son élan, enfin tout à coup, à angle droit, il s'élevait, lentement, dans l'extase raidie, comme immobilisée, d'une vitesse horizontale soudain transformée en majestueuse et verticale ascension<sup>37)</sup>.

「じっと錨を降ろしたように機体が休んでいるあいだ、ひっきりなしに数人の整備士たちがどれか一機を一生懸命引っ張りだすのを目にした [……]。それからエンジンがかかり、機体が走り出し、勢いを増すと最後に突如として急角度でゆっくりと上昇していくのだったが、それまで水平に動いていた速度が急に荘重な、垂直の上昇に変わり、機体は身を固くして不動のような恍惚境に入ってしまった。」

不動の休止状態からエンジンの始動、滑走路での加速、離陸と上昇という一連のプロセスが、あからさまに性的なニュアンス、オルガスムを示唆する言葉遣いで表現されていることに注意したい。飛行機に熱中する恋人の隠れた欲望すらそこに読みとれることができる。

『消え去ったアルベルチヌ』で主人公は、しばしばアルベルチヌの嘘に苦しむ。ある日、彼女は自分に飛行士の友人がいて、アンドレと飛行場へ出かけたことを告げる。アンドレはこの飛行士が気に入って、飛行機に乗せてもらいたいと言ったというのだ。だがアンドレが飛行場に行ったことがないことが分かり、主人公は真実がどうであったのか見当がつかない<sup>38)</sup>。このように、作品中盤における飛行機のモチーフは、アルベルチヌの存在と固い絆で結ばれている。

飛行機との最初の遭遇のエピソードと対をなすのが『囚われの女』において主人公がアルベルチヌといっしょにヴェルサイユで飛行機を見る場面である。

Soudain j'éprouvai de nouveau la nostalgie de ma liberté perdue en entendant un bruit que je ne reconnus pas d'abord et que ma grand-mère eût, lui aussi, tant aimé. C'était comme le bourdonnement d'une guêpe. « Tiens, me dit Albertine, il y a un aéroplane, il est très haut, très haut. » [...] Là-haut, de minuscules ailes brunes et brillantes fronçaient le bleu uni du ciel inaltérable. J'ai pu enfin attacher le bourdonnement à sa cause, à ce petit insecte qui trépidait là-haut, sans doute à bien deux mille mètres de hauteur; je le voyais bruir<sup>39)</sup>.

「突然私はある物音を耳にして、失われた自由への郷愁をかき立てられた。最初は何の音か分からなかったが、祖母ならそれをきくと大好きになっただろうと思った。それは雀蜂のぶんぶんいう羽音のようだった。〈ほら、飛行機よ。高い、高いところにいるわ〉



とアルベルチヌが私に言った。[……] 空の高いところで、褐色に輝くごく小さな翼が、変わることもない空の無地の青色に皺を作っていた。ようやく私は羽音をその原因に、すなわち高いところ、おそらく地上2000メートルはあろうかという高みであるえている小さな虫に結びつけることができた。私はそれがうなっているのを眺めていた。」

話者が失われた自由への郷愁、とはっきり述べているように、主人公の心理的拉致監禁状態が、一種の無意志的記憶によってまず意識の領域に提示される。そして知性的把握よりも感覚的認識が先行する、というブルーストの図式にしたがって、蜂の羽音がまず聞こえ、アルベルチヌの指摘を受けて、ようやく発信源の同定がされる。最初の遭遇の挿話と、この挿話のコントラストに注目しよう。一人きりの散歩に対して、アルベルチヌといっしょの散歩。頭上50メートルに迫る低空飛行に対して、高度2000メートルの飛行。神話世界に近い舞台設定に対し、雀蜂という日常的な現実世界。

こちらの挿話に関しては最初の草稿がカルネ2のなかに残されている<sup>40)</sup> (1915年2月ごろ)。ここでは飛行機を発見するのはアルベルチヌでなく家政婦のフランソワーズである。結局ブルーストがアルベルチヌをこの挿話に絡ませたのにはわけがある。アルベルチヌを家に軟禁する形で同棲を始めた主人公は、あいかわらず彼女の虚言と裏切りに悩まされ続けるので、かえって自分を囚人にしてしまった。彼女を選んだことで失われた無限の自由という主題系が小説後半の大きな流れを構成しているからだ。そのうえ、周知のようにブルースト自身の実生活において、アルベルチヌに似た役割を果たしたアルフレッド・アゴスチネリが、実際自動車の運転手から転じて飛行機の操縦士をめざしたという事実も無視できない。ペインターはブルーストの伝記のなかで、1913年頃の飛行機熱についてこう書いている。「1913年はフランスの航空術の歴史の上で《栄光の年》とみなされている。事実、この年フランスの飛行士たちは、しばしば給油しながらナンシーからカイロまで飛び、地中海を一気にとびこえてアルジェリアに輪跡を残し、スピード記録を時速190キロまでのぼし、高度も7000メートル近くまで記録を更新し、史上はじめて《宙返り飛行》をおこなった。パリ近郊、とくにイシーとビュックに飛行場が作られ、見習い生や見物人、散歩がてらの人々、あるいは裕福な閑人をひきつけていた<sup>41)</sup>。」

### 3 戦争と飛行機 ——空中戦のスペクタクル

ブルーストはコクトーの影響でギャロスの勇気ある行動に感服しており、撃墜王の一人であったギャロスが前線で行方不明になったときには、コクトーにこんな手紙を書き送っていた。「そんなことになったら私は大いに悲しみますが、もしギャロスが死んだのなら、彼をあんなに好きだった君が、詩のなかにやさしく彼を定着させたことで、私は慰められます。詩の空からはもう墜落することもなく、人々の名前が星の名前のように永久に残っているのですから<sup>42)</sup>。」もっともブルーストが、世界大戦中に編み出された巴戦や編隊飛行の空中戦について特に大きな関心を寄せていたという痕跡はない。戦争中パリに踏みとどまったブルーストにとって、飛行機はもっぱらドイツ軍の空襲部隊として、上空から迫る危険として感じられたのであり、それを小説のな

かに書き込んでいる（とはいえ、病気や心痛にさいなまれていた彼は、爆撃に対して死の恐怖を覚えることはなかったようだ）。戦争下のパリの状況については以前別の機会に書いたことがある<sup>43)</sup>ので、ここでは『見出された時』における飛行機の描き方にしばって考察してみる。

まず最初にあらわれるのは、パリの防衛に当たっているフランスの偵察機が空高く飛んでいる情景である。ある夏の夕暮れに空を見上げた主人公は、小さな蠅か鳥のような「褐色の点」を目にする。それが飛行機であることに気づいたとき、感動を覚える。だがこの感動はアルベルチヌの思い出とは何の関係もない、と話者は注記している<sup>44)</sup>。

前線から休暇でパリに帰ってきたサン＝ルーはすっかり一将校の顔になっているが、主人公と彼の会話を通してドイツ軍による爆撃は現実的な脅威でなく、むしろ美的対象となっている<sup>45)</sup>。上昇する飛行機の美をたたえた主人公に対し、サン＝ルーは降りてくる飛行機の美を語る。

Mais est-ce que tu n'aimes pas mieux le moment où définitivement assimilés aux étoiles, ils s'en détachent pour partir en chasse ou rentrer après la berloque, le moment où ils font apocalypse, même les étoiles ne gardant plus leur place<sup>46)</sup> ? »

「でも君がもっと好きなのは、いったん完全に星たちにとけ込んでしまってから、飛行機がそこを離れて敵の追撃にかかったり、警報解除のあと戻ってくる瞬間、飛行機が黙示録飛行（宙返り）をして、星座まで動かすような瞬間の方ではないかい。」

またサン＝ルーの耳には、警報のサイレンでさえ、ワーグナーの音楽のように響く。「そしてあのサイレンはかなりワーグナー風だね、ドイツ軍の飛来にあいさつするにはうってつけだ [……] 昇っていくのが飛行士というよりワルキューレたちではないかと思ってしまうね<sup>47)</sup>。」

そして話者はワーグナーの比喻を場違いだと思うどころか、賛同を示すのである。「ある見方からすればこの比較は間違っていなかった [……] 空では飛行士たちが一人、また一人とサイレンのつんざくような呼び声に飛び出していき [……] 投光器はたえまなく動き回って敵を嗅ぎ回し、その光で照らし出し、ついには的を定めた飛行機の群が敵を捕捉するために追撃にかかるのだった。そして各飛行隊ごとに、今や空に移動した都市から、まるでワルキューレのような飛行士が次々に飛び出していくのだった<sup>48)</sup>。」

爆撃機や飛行船がもたらす惨禍に対して、ブルーストと同様話者にも恐怖心や敵愾心はみじんも感じられない。戦争は空のスペクタクルという、新しい美の世界を開示したのである。投光器のビームと対空砲火と敵機の飛び交う夜空はこう描写されている。「これらの人間彗星が味わわせてくれた最大の美の印象は、とりわけおそらく、ふだんは見上げることをほとんどしない空を見つめさせることにあった。[……] 1914年に、ほとんど無防備のパリの美が接近する敵の脅威を待っているのを見ていたのだが、[……] また別のもの、異なる光、間歇的にまたたく火もあった、それは飛行機のものであるにせよ、エッフェル塔の投光器であるにせよ、ある知的な意志で動かされていることが分かっていた [……] 飛行機はまるでロケットのように空に昇っていき星

に合流しようとしていた。そして区画に分けられた空では、投光器が星々と、さまよう天の川の淡いもやを移動させていた。そのあいだに飛行機がやってきて星座のなかに入り込んだので、これらの〈新星〉を見て自分が別の半球にいるように感じられたのだった。<sup>49)</sup>」

サン＝ルーと話者に共通する空中戦のスペクタクル化は、シャルリュス男爵によってもおこなわれる。「シャルリュス氏はこれら飛行士たちに対する賛嘆の気持ちを私に語った。そして自分のいろいろな嗜好と同様ドイツびいきも否定しながらそれを好きなだけぶちまける誘惑に耐えきれず、こう言った。〈それにつけ加えると、ゴータ機に乗り込むドイツ兵を同じくらい尊敬していますよ。それからツェッペリンも。どんなに勇気があるか、考えてもみなさい [……] <sup>50)</sup>〉」次第に敵軍による爆撃が激しくなっても、主人公は奇妙な冷静さを保持する。「時おり、敵の飛行機が低空飛行しながら爆弾を落とそうとする場所を照らし出していた。もう道が分からなくなっていた。私はいつかラスプリーエルにいく途中、私の馬を棒立ちにさせた神のような存在に出会ったあの日を思い出していた。今では、出会いは異なったものになり、悪の神が私を殺すだろうと思った<sup>51)</sup>。」このような不吉な予測をしているにもかかわらず、話者の立場は一貫してドイツ軍に対する恐怖や憎悪とは無縁である。コクトーの『山師トマ』に対して、ある人々はコクトーが正規兵ではなく本当の意味で戦争に参加していないからこんな作品を書けたのだ、と批判したが、同じ批判は当然ブルーストに対しても向けられた。けれどもブルーストは何よりもあるイデオロギーによって行動することを嫌ったのである。愛国主義も、反戦主義も、教権主義も、反教権主義も、人道主義も、それが絶対的行動規範になるときに虚偽に陥ると彼は考えていた。戦争中に反ドイツ的感情が横溢しているのを見て、ブルーストはまったく異なる美的立場から戦争を見つめ続けようとあえて反抗したのだと言える。

## 註

- 1) Olivier Walzer, *Littérature française, Le XX<sup>e</sup> siècle I* (1896-1920), Arthaud, 1975, p.199 sq. また19世紀後半の小説に現れた機械のイメージに関しては、次の書を参照のこと。Philippe Noiray, *Le Romancier et la machine, l'image de la machine dans le roman français (1850-1900)*, 2 volumes, José Corti, 1981.
- 2) 本稿は、1998年3月、京都大学人文科学研究所「アヴァンギャルド」研究会（宇佐美班）で行なった研究発表に手を加えたものである。
- 3) Apollinaire, *Œuvres poétiques*, Bibliothèque de la Pléiade, 1965, p.728.
- 4) より正確には、一度アエロプレーヌという語は1850年頃使われたあと、1885年頃に「空を滑る(planer)」から作り直されたのだという（『ブチ・ロベール辞典』）。英語の *aeroplane* (airplane の原形) は、1866年頃に成立した（研究社『新英和大事典』）とされるから、英仏語の相互影響があったのかもしれない。
- 5) 「友人のギャロスは私の家で、扇風機の羽根越しに写真を見ながら、プロペラ越しの射撃法の原理を発見した。」（ジャック・マリタンへの手紙、マルグラ版『全集』第9巻、293ページ）。
- 6) *Grand Dictionnaire Encyclopédique Larousse* による。なお内訳は、前線配備に3437機、予備に

3886機、飛行学校の練習用に3000機であるという。

- 7) *CBE* (= *Le Cap de Bonne Espérance*, “collection Poésie”, Gallimard, 1967), pp.19-20.
- 8) *CBE*, p.20.
- 9) *Ibid.*, pp.33-34.
- 10) « c'est ton pied / de satin attentif / que je pose / danseur de corde / rose // aspiré par le vide / à gauche à droite / le dieu secoue / et je marche / vers l'autre rive / avec une précaution infinie », *CBE*, pp.34-35.
- 11) *CBE*, p.65.
- 12) *Ibid.*, p.70-71.
- 13) *Correspondance de Marcel Proust*, Plon, t.XVIII, p.99 (1919年2月11日, コクトー宛手紙)。
- 14) *CBE*, p.107.
- 15) *Ibid.*, p.114.
- 16) *Ibid.*, pp.112-113.
- 17) *Ibid.*, pp.115-116.
- 18) *Ibid.*, p.117.
- 19) Robert Goffin, in *Empreintes*, 1950, pp.28-40.
- 20) 1912年に北フランスのオフランヴィルにある友人の画家ジャック＝エミール・ブランシュの家で書き始め（その子供たちを面白がらせようとしてこれらの怪物を考案したという）、1914年、スイスのレーザンにいたストラヴィンスキーのもとで完成した。刊行は戦争のため遅れて1919年になった。
- 21) *Correspondance Cocteau-Apollinaire*, Jean-Michel Place, 1991, p.23, lettre de Cocteau écrite en mars 1917.
- 22) *Œuvres complètes de Jean Cocteau*, Marguerat, 1950, t.10, pp.109-110. 堀口大學による翻訳を参考にした（昭和21年, 齊藤書店）。
- 23) 『新精神と詩人たち』, 発表は1918年12月1日の「メルキュール・ド・フランス」誌。
- 24) Guillaume Apollinaire, *Œuvres en prose complètes*, Pléiade, t. 2, pp.949-950.
- 25) *Correspondance de Marcel Proust*, Plon, t.X, p.233 (vers décembre 1910).
- 26) *Ibid.*, t.XI, p.146.
- 27) 「『スワン家の方へ』は巨大なミニアチュアであり、幻影と上下に積み重ねられた庭園と、空間と時間のあいだのさまざまな反映、あるいはマネを思わせるゆったりとさわやかな筆触にみちている」（ジョージ・ペインター『マルセル・ブルースト 伝記』岩崎力訳、筑摩書房、下巻、204ページ）。
- 28) 『パレード』については、雑誌『ユリイカ』特集「コクトー永遠の詩人」、青土社、1989年、76-79ページ、アポリネールによるプログラムとその解説を参照のこと。
- 29) *Correspondance de Marcel Proust*, t.XVI, p.139.
- 30) *Ibid.*, p.143, lettre à Cocteau écrite peu après le 21 mai 1917.
- 31) *Ibid.*, t.XVIII, p.267, lettre à Cocteau datée du 19 juin 1919.
- 32) Roger Kempf, « Sur quelques véhicules », in *L'Arc*, n°47, numéro spécial Proust, 1971, p.57.
- 33) 『失われた時を求めて』（以下の引用はブレイヤッド版を *RTP* と略し、その巻数とページ数を示す）、IV, 227.
- 34) *RTP*, I, 79.
- 35) 『失われた時を求めて』以外でブルーストが飛行機を扱った唯一のテキストである、ラスキンの模作（1908-1909頃、カイエ2に執筆）において、旅行者が飛行機に乗ってパリに接近する様子が書かれているが、そこでも飛行機はライト兄弟の兄の名前を取って「ウィルバーの鳥」と表現されていた。*Contre Sainte-Beuve*, pp.202 et 203.
- 36) *RTP*, III, 416.

- 37) *RTP*, III, 613.
- 38) *RTP*, IV, 191-192.
- 39) *RTP*, III, 907.
- 40) *Carnet*2, folios 34 v<sup>o</sup>-38r<sup>o</sup>. Voir la transcription de l'Édition de la Pléiade, III, 1134-1135.
- 41) ペインター, 前掲書, 下巻, 213ページ。
- 42) *Correspondance de Marcel Proust*, t.XVII, p.531, lettre à Cocteau datée du 31<sup>er</sup> décembre 1913.
- 43) 拙論「ブルーストの見た戦争下のパリ」科学研究費助成研究報告「文学にあらわれたパリ」, 東京大学, 1994年, 45-58ページ。
- 44) *RTP*, IV, 313.
- 45) 「私は彼に夜空に昇っていく飛行機の美しさについて話した」*RTP*, IV, 337. ここでツェッペリンの爆撃について言及されているが, その爆撃は最初が1915年3月21日であった。このときは被害が少なかったが, 1916年1月29日に行われた第2回の空襲では, パリの20区を中心に大きな損害と犠牲者が出たという (*RTP*, IV, 337 の注を参照)。
- 46) *Ibid.*, 337-338.
- 47) *Ibid.*, IV, 338.
- 48) *Loc.cit.*
- 49) *Ibid.*, IV, 380.
- 50) *Ibid.*, IV, 381.
- 51) *Ibid.*, IV, 412.